Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1515

30. 05. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN — Drucksache 13/1278 —

Rahmenbedingungen des Transitverkehrs und der Planung der TEN-Verbindung München–Verona (Brennerachse)

Der Ausbau der Verbindung München–Verona über den Brenner gehört zu den prioritären Vorhaben im Rahmen der Transeuropäischen Netze (TEN). Diese Verbindung wird sehr oft in der allgemeinen Diskussion auf die Frage des Brenner-Basistunnels reduziert, obwohl es darüber hinaus eine Vielzahl weiterer kritischer Aspekte zu hinterfragen gilt. So soll inzwischen nicht mehr „nur" ein 55 Kilometer langer Tunnel zwischen Innsbruck und Franzensfeste – der eigentliche Basistunnel – entstehen: Wegen der hohen Belastungen der Bevölkerung im bayerischen und Tiroler Inntal sowie im Südtiroler Etschtal sollen insgesamt 236 Kilometer Tunnel gebaut werden. 58 Prozent der gesamten Strecke würden damit im Tunnel verlaufen, so daß die neue Brennerbahn die mit Abstand längste Tunnelkette der Erde – eine superlange U-Bahn, ungefähr viermal so lang wie zum Beispiel das gesamte Münchener U-Bahn-Netz – darstellen würde. Die Kosten für die Gesamtstrecke werden mit Preisstand 1. Januar 1992 und ohne (!) Finanzierungskosten bereits auf rund 25 Mrd. DM geschätzt, denen EU-Mittel für das gesamte vorrangige Transeuropäische Netz von nur 6,4 Mrd. DM gegenüberstehen. Die Finanzierung der Strecke und der gigantischen Tunnelbauten müßte größtenteils von den einzelnen Mitgliedstaaten Deutschland, Italien und Österreich geleistet werden. Die vom Internationalen Brennerkonsortium durchgeführte Machbarkeitsstudie beziffert allein die Kosten des Ausbaus der deutschen Zulaufstrecke bis Kufstein auf rund 3 Mrd. DM.

1. Welche konkreten Planungen liegen für den deutschen Teil der Zulaufstrecke (München–Rosenheim–Kiefersfelden/Kufstein) vor?

   Wie viele Kilometer sollen dabei im Tunnel verlaufen, und welche Orte im bayerischen Inntal sollen auf diese Weise insbesondere im Hinblick auf den Lärm entlastet werden?

Konkrete Planungen für den langfristigen Ausbau der Strecke München–Rosenheim–Kiefersfelden/Kufstein liegen derzeit noch nicht vor. Es liegen lediglich Studien des Internationalen Brenner-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 26. Mai 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

konsortiums vor, die die Machbarkeit eines Ausbaus der Strecke auf 200 km/h bzw. 250 km/h aufzeigen. Zur Bestimmung des Zeitpunkts eines erforderlichen Ausbaus sowie zur Optimierung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit finden gemäß dem Memorandum der Verkehrsminister Deutschlands, Österreichs und Italiens vom 21. November 1994 derzeit ergänzende Arbeiten statt, die bis Ende 1996 abgeschlossen werden sollen.

2. Liegt der Bundesregierung eine qualitative Bewertung des heutigen Brenner- und Inntaltransitverkehrs vor, insbesondere eine Differenzierung der Anteile in
   - transportierte Güter,
   - Leerfahrten,
   - Subventionstransporte aufgrund unterschiedlicher Preisniveaus sowie Mißbrauchsmöglichkeiten in der EU und
   - Umwegfahrten aufgrund verschiedener Verkehrsbeschränkungen in der Schweiz?

Zur Zeit ist federführend durch die Europäische Kommission eine Prognose für den gesamten Alpenbogen in Vorbereitung. Die Prognose wird voraussichtlich Mitte 1996 vorliegen. Sie dient mit dazu, das Erfordernis von Baumaßnahmen, wie es in den Antworten zu den Fragen 1 und 11 angesprochen ist, zu bestimmen.

3. Wie bewertet die Bundesregierung den sprunghaften Anstieg des Lkw-Verkehrs um mindestens 20 Prozent auf der Inntal- und Brennerautobahn seit dem österreichischen EU-Beitritt zum 1. Januar 1995, der gleichzeitig zu massiven Einbußen im Schienenverkehr geführt hat?

Der bisherige Beobachtungszeitraum seit dem Beitritt Österreichs zur EU ist noch zu kurz, um stabile Wertungen abgeben zu können.

4. Zur Zeit kommt es zu einem massiven Rückgang der Transitkosten für den Lkw-Verkehr, so daß bei der Durchfahrt durch Österreich beispielsweise für einen 38-Tonnen-Lkw 1994 noch 80 000 öS Straßenverkehrsbeitrag zu zahlen waren, 1995 aber nur noch 48 000 öS und 1997 sogar nur noch 17 500 öS Straßenbenutzungabgabe zu entrichten sind.

   Wie bewertet die Bundesregierung diese Entwicklung angesichts des allgemein anerkannten Ziels, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern?

Die Aufhebung des bisherigen österreichischen Straßenverkehrsbeitrages beruht auf den Bestimmungen des Artikels 15 des Protokolls Nr. 9 des Beitrittsvertrages Österreichs zur Europäischen Union. Der österreichische Straßenverkehrsbeitrag war nicht mit der Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 (Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten) vereinbar und mußte daher aufgehoben werden. An dessen Stelle ist mit Wirkung zum 1. Januar 1995 übergangsweise eine Straßenbenut-

zungsabgabe getreten, deren Höhe sich nach den in Artikel 15 des Beitrittsprotokolls genannten gestaffelten Beträgen (3 750 ECU pro Jahr bis zum 31. Dezember 1995 und 2 500 ECU pro Jahr bis zum 31. Dezember 1996) richtet. Ab 1. Januar 1997 gilt für Österreich dann der in Artikel 7 Buchstabe f der Richtlinie 93/89/EWG genannte Höchstbetrag von zur Zeit 1 250 ECU pro Jahr.

5. Wie bewertet die Bundesregierung den im österreichischen Bundesland Tirol äußerst negativ aufgenommenen Vorgang, daß das Land Tirol 1991 30 Mio. öS für drei computergesteuerte Lkw-Waagen für das Gemeinschaftszollamt Kufstein/Kiefersfelden bezahlt hat und am 30. Dezember 1994 von der Oberfinanzdirektion München in Kenntnis gesetzt wurde, daß ab 1. Januar 1995 der Betrieb dieser Waagen einzustellen sei?

Die geänderte Ausgangslage – auch die österreichische Zollverwaltung betreibt in Kiefersfelden nur noch ein Binnenzollamt – erfordert, die bisherigen Nutzungsvereinbarungen mit den beteiligten Verwaltungen neu zu überdenken und zu regeln. Dies trifft auch für die Waagen in Kiefersfelden zu, für die die österreichische Zollverwaltung einen finanziellen Beitrag in Höhe von 30 Mio. öS geleistet hat. Diesbezügliche Verhandlungen mit den Finanzlandesdirektionen sind noch nicht abgeschlossen.

6. Ist der Bundesregierung der massive Widerstand verschiedener Bürgerinitiativen im dichtbesiedelten und sehr stark verkehrsbelasteten Tiroler Inntal bekannt, der aufgrund minimaler sozialer Akzeptanz zu erheblichen Risiken für die Durchsetzbarkeit des Projektes führt, zumal mit zahlreichen Tunnelstrecken dem Widerstand der Bevölkerung während der Bauzeit nicht begegnet werden kann?

Hinsichtlich der Akzeptanz von Ausbaumaßnahmen im österreichischen Inntal ist die Bundesregierung nicht der zuständige Ansprechpartner.

7. Ist der Bundesregierung bekannt, daß der Brenner-Basistunnel unter dem Brenner als niedrigstem Alpenpaß ausgerechnet in einer geologischen Zerrüttungszone („Brennerfurche") geplant ist und damit anders als beim Kanaltunnel die Gefahr völlig unvorhersehbarer Erfolgs-, zumindest aber Finanzierungsrisiken besteht?

Im Zuge der Machbarkeitsstudie wurden im Brennergebiet großräumige Trassenvarianten untersucht, bewertet und optimiert. Die ausgewählte Trasse ist diejenige Variante, die aufgrund des jetzigen Kenntnisstandes den Anforderungen am besten entspricht. Um die Schwierigkeiten der Brennerfurche zu vermeiden, verläuft sie östlich davon.

8. Liegen der Bundesregierung – eventuell im Zusammenhang mit dem Ausbau der deutschen ICE-Strecken – Erkenntnisse vor, daß der Tunnelaushub des Brenner-Basistunnels und möglicher weiterer Tunnel der Strecke München–Verona aufgrund der besonderen geologischen und bautechnischen Bedingungen (Chemikalienbehandlung zur Verflüssigung des stabilisierenden Zements) als Sondermüll zu entsorgen ist?

Nein.

9. Wie bewertet die Bundesregierung die besonders bei der Bahnstrecke München–Verona gegebene Konzentration der Finanzmittel auf wenige transeuropäische Verkehrsachsen, so daß angesichts der Finanzierungsprobleme für Verkehrsinfrastrukturen kaum mehr Finanzmittel für den Ausbau des Nah- und Regionalverkehrs auf der Schiene zur Verfügung stehen, obwohl dieser der Feinverteilung touristischer Verkehre und der Reduzierung des Freizeitverkehrs mit dem Auto (55 Prozent aller Personenkilometer in der Bundesrepublik Deutschland 1992) zugute käme?

Die Bundesregierung hat mehrfach betont, daß sie sich mit öffentlichen Mitteln am Bau des Brenner-Basistunnels nicht beteiligen kann. Sie sieht ihre Verantwortung vor allem darin, die deutschen Zulaufstrecken so zeitgerecht zur Verfügung zu stellen, daß jederzeit die erforderliche Kapazität für den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene bereitgestellt werden kann.

10. Wann endlich wird die Kurzfassung der Machbarkeitsstudie des Internationalen Brennerkonsortiums veröffentlicht, und warum ist diese Veröffentlichung bis heute nicht erfolgt?

Ein Entwurf der Kurzfassung liegt vor und wird zur Zeit unter den drei beteiligten Ministerien und Bahnen abgestimmt.

11. Werden angesichts der gigantischen Kosten für den Ausbau der Bahnstrecke München–Verona inzwischen von der Bundesregierung Alternativen entwickelt, den alpenquerenden Verkehr auf mehrere Schienenwege – unter anderem in der Schweiz und auf die bestehende Brennerstrecke – zu verlagern und dazu das Zugangsnetz auf deutscher Seite entsprechend auszubauen?

    Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Feststellung zahlreicher Verkehrsfachleute, daß die Kapazität der Brennerstrecke bis heute nicht annähernd ausgelastet ist und auch auf den Zulaufstrecken durch umweltverträglichere Modernisierungsmaßnahmen (unter anderem CIR-ELKE, Doppelstockwagen, Anhebung der maximalen Güterzuglängen), aber ohne Streckenneubau beträchtlich erhöht werden kann?

Die Verkehrsminister Deutschlands, Frankreichs, Italiens, Österreichs und der Schweiz sind in ihrer Erklärung vom Juni 1994 zum Ausbau der Eisenbahn-Transitachsen im Alpenraum übereingekommen, die vorhandenen, breit gefächerten Transitachsen zu bewahren und nach dem zu erwartenden Verkehraufkommen auszubauen. Die einzelnen Ausbauschritte werden sorgfältig aufeinander abgestimmt, um Überkapazitäten zu vermeiden. Bevor Ausbaumaßnahmen ergriffen werden, gilt es nach Ansicht der Bundesregierung, die bestehenden Kapazitäten auszuschöpfen.

12. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, daß die Brennerautobahn AG einen ca. 14 Kilometer langen Brenner-Scheiteltunnel von Matrei nach Sterzing bauen will, so daß aufgrund dieser Autobahnkonkurrenz die Planungen für einen Schienen-Basistunnel ohnehin wenig aussichtsreich werden, und wie bewertet die Bundesregierung diese Pläne im Hinblick auf das umwelt- und klimapolitische Ziel, nicht nur in Deutschland, sondern EU-weit Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern?

Nein.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333